

HMS VINDICTIVE

De raids op Zeebrugge en Oostende in W.O. I

Lucien Valcke

TER INLEIDING

Tussen de Demeybruggen aan de kaai van de Demeysluis, ligt de boeg van de **HMS VINDICTIVE**: een monument ter nagedachtenis van een weliswaar mislukte maar heroïsche operatie uit de Eerste Wereldoorlog, uitgevoerd door de Britse Navy, waarbij gepoogd werd om de havens van Zeebrugge en Oostende te blokkeren voor de Duitse schepen. Jaarlijks wordt daar een kleine plechtigheid gehouden maar eigenlijk verdient dat monument wel meer aandacht als men leest met welke heldenmoed de bemanningen van de deelnemende schepen gepoogd hebben om die operatie succesvol uit te voeren. Door het afsluiten van de Slijkense steen-

weg voor het gewone verkeer, ligt het monument er nu echter nog meer verlaten bij. Nu en dan passeert daar een fietser of wandelaar die, toevallig eens in de diepte naar de sluis kijkend, zich waarschijnlijk verwonderd afvraagt wat die scheepsboeg daar in godsnaam ligt te doen.

Daarom kunnen we het voorstel van de Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring "De Plate", om het monument te verplaatsen naar de Oosteroever, alleen maar toejuichen en hopen dat de inspanningen van het "Projectsecretariaat Oosteroever" met succes zouden bekroond worden met een herinhuldiging op deze nieuwe locatie.



De Demeysluis met rechts het Vindictivemonument: achter de boeg van de Vindictive staan masten van de Thetis en de Intrepid, de twee schepen die in de haven van Zeebrugge tot zinken gebracht werden.

De HMS VINDICTIVE



Tussen 1896 en 1899 werden op de “Chatham- Dockyard” te Portsmouth 4 kruisers gebouwd in de reeks “Arrogant Class 2nd Class”: de Arrogant, de Furious, de Gladiator en de Vindictive.

Deze kruisers werden gebouwd als ram-schip met een versterkte boeg, om al buiten gevecht gestelde schepen tijdens de zeeslag tot zinken te brengen.

Zij waren zeer goed manoeuvreerbaar dankzij een aangepaste verhouding lengte/breedte, een tweede roerblad en twee schroeven.

Deze kruisers hadden als afmetingen: lengte 103m, breedte 17m, diepgang 6,5m en een tonnenmaat van 5.750 T en hadden een beschermde commandotoren met een bepantsering van 22,5cm dikte.

Ze waren zwaar bewapend met: vier kanonnen van 100mm, zes kanonnen van 117mm, acht 12-ponders, drie 3-ponders, vijf mitrailleurs en drie torpedolanceerbuisen.

Met hun machines van 10.000 PK kon een snelheid van 19 knopen ontwikkeld worden .

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd de HMS Vindictive,

als laatste van de reeks Arrogant nog in dienst, toegevoegd aan het ” 9th Cruiser Squadron Atlantic” en nam deel aan verschillende operaties o.a. in de Atlantische Oceaan, aan de zuidoostkust van Zuid-Amerika en in de Witte Zee.

In 1918 maakte het schip deel uit van de “Dover Patrol” (1) en werd uitgerust voor de raid op Zeebrugge: de oorspronkelijke kanonnen werden verwijderd en vervangen door houwitser, vlammenwerpers en mortieren. Een supplementaire bepantsering werd aangebracht en 16 speciale loopbruggen en ladders om te ontschepen.

Zwaar beschadigd tijdens de raid op Zeebrugge op 23 april, werd de kruiser als blokkadeschip klaargemaakt en ingezet in de tweede raid op de haven van Oostende op 10 mei 1918.

Daar werd het schip tot zinken gebracht tegen het Oosterstaketsel.

De BRITSE RAIDS op ZEEBRUGGE en OOSTENDE in 1918

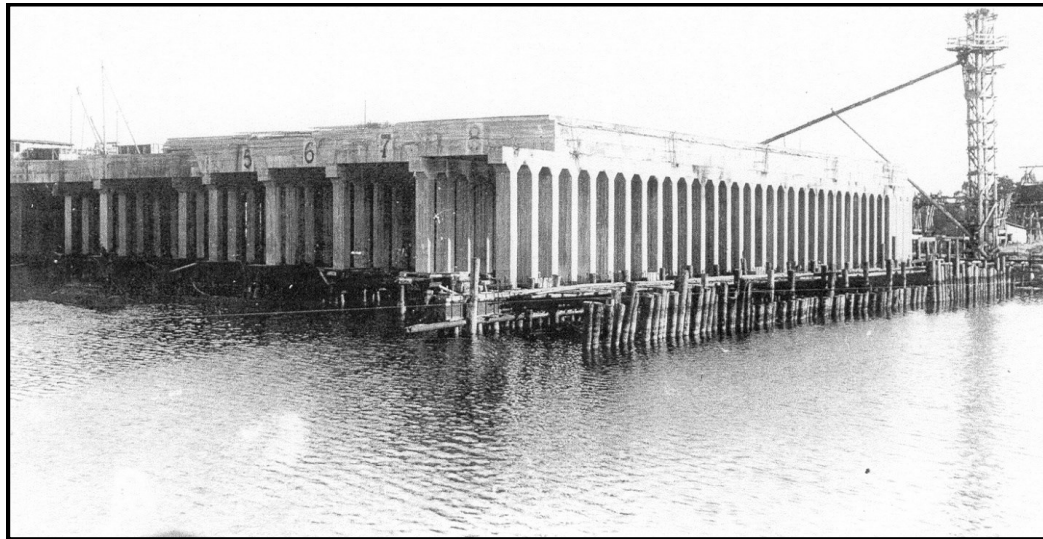
1. Wat voorafging

De voorgeschiedenis van de raids op Zeebrugge en Oostende leert ons dat deze operaties door de Britse Navy werden uitgevoerd in een poging om de Duitse “onbeperkte duikbotenoorlog” te stoppen.

De duikbotenbasis van Brugge waar de “FLOTTILLE FLANDERN” (2) gestationeerd was, vormde vòòr de basissen van Wilhelmshaven en Antwerpen, de grootste

bedreiging: ze lag te ver landinwaarts om vanuit zee doeltreffend te beschieten en een luchtbombardement was in die tijd ook niet evident.

De duikboten voeren vanuit Brugge langs de kanalen naar de havens van Zeebrugge en Oostende van waaruit ze hun aanvallen uitvoerden op oorlogsschepen maar ook op koopvaardijsschepen om op die manier Groot-Brittannië te verzwakken.



U-Boot basis te Brugge

De Duitse onderzeeërs waren al actief in 1914 en 1915 maar na het kelderen van de LUSITANIA (3) in 1915, waarbij meer dan honderd Amerikaanse burgers omkwamen, werden die aanvallen op een lager pitje gedaaid, uit schrik dat de Verenigde Staten zich volop in de oorlog zouden mengen. Vanaf 1917 werd echter toch de “onbeperkte duikbotenoorlog” afgekondigd, en de Amerikanen kwamen vanaf april in de oorlog. Na een poging zonder resultaat, om door

beschietingen met Britse “MONITORS” (4) vanuit zee de sluizen op de kanalen Brugge-Zeebrugge en Brugge-Oostende te vernietigen, werd in 1917 van juli tot november, een poging ondernomen om met het offensief bij Passendale de Vlaamse havens te heroveren maar ook dat mislukte.

De Britten besloten dan in 1918 om een gecombineerde operatie van zee-, lucht- en landstrijdkrachten uit te voeren en de havens van Zeebrugge en Oostende te blokkeren door schepen te laten zinken in de havengeulen.

Gedurende zes maanden werd er in de grootste geheimhouding, onder leiding van Lord Jellicoe en Sir R. Keyes aan die plannen gewerkt en niettegenstaande het incident op 12 april met de "Coastal Motor Boat" CMB 33A, bleek volgens verschillende bronnen dat de Duitsers in Zeebrugge toch verrast waren.

2. De Raid op Zeebrugge en Oostende

De bedoeling was om de twee blokkades in één operatie uit te voeren met Zeebrugge als hoofdkrachteninspanning en daartoe werden twee groepen gevormd:

- de groep Zeebrugge werd geleid door vice-admiraal Sir Roger Keyes, bevelhebber van de DOVER PATROL en bestond uit een 160-tal schepen waaronder:

- drie met beton geladen blokkadeschepen: de Thetis, de Intrepid en de Iphigenia,
- twee met springstof geladen onderzee-

ërs: de C1 en de C3,

- drie troepentransportschepen uitgerust met ladders en loopbruggen: de veerboten Iris en Daffodil en de oude kruiser HMS Vindictive, met Commander Carpenter als gezagvoerder, vervoerden een 700-tal infanteristen en mariniers (200 op de Vindictive),

- verder was er nog een hele verzameling van snelle patrouilleschepen, motorboten, monitors e.a. ,

- vliegtuigen die moesten voor luchtdekking en lichtafbakening zorgen.

- de groep Oostende werd geleid door commodore Hubert Lynes en bestond uit 53 schepen waaronder twee oude kruisers, met beton geladen en met springstofladingen aan de kiel, als zinkschepen klaargemaakt: de Brilliant, onder bevel van Commander Alfred Godsall en de Sirius, onder bevel van Lieutenant-Commander Henry Hardy .



Industriezone 2
Zandvoordeschorredijkstr., 14
8400 Oostende
T.059 70 71 23
F.059 80 45 79
print@lammaing.com
www.lammaing.com

GENIET MET AZURIET!

Reisbureau voor alle touroperators,
vlieg-, trein-, bootticketten.

*Waar service en dienstbaarheid
geen ijdel woord is!*



Torhoutsesteenweg 449
Hoek Kastanjelaan
8400 Oostende
Tel. 059 51 49 51

REIZEN

*Openingsuren
Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en
vrijdag: 9 tot 12 en 14 tot 18 uur.
Zaterdag: 9.30 tot 12 uur.*

- vice-admiraal Keyes bevond zich aan boord van zijn vlaggenschip: de destroyer Warwick, van waaruit hij de ganse operatie leidde.

Het juiste tijdstip voor de aanval was afhankelijk van de weersomstandigheden en de getijden.

Om redenen van veiligheid en verrassing moest de uitvoering bij nacht gebeuren zonder maneschijn, geen te ruwe zee en de windrichting moest gunstig zijn om van een rookgordijn te kunnen profiteren.

Een zeer delicate fase van de operatie was ook nog het afbreken van het gevecht en het terug inschepen van de infanteriedetachementen op de dam, de evacuatie van de bemanningen van de blokkadeschepen en de terugtocht.

Te ruwe zee en onverwacht van richting veranderende wind, die het rookgordijn wegblijs, leidden een paar maal tot het

voortijdig afbreken van de operatie, zoals gebeurde in de nacht van 11 op 12 april. De vloot was vertrokken en snelle motorboten legden een rookgordijn aan. Iets voor middernacht begon de voorbereidende beschieting op de Duitse batterijen vanaf de monitors op zee en zware artillerie vanaf het IJzerfront.

Toen de wind naar het zuiden draaide en de rook naar zee blies werd de operatie afgeblazen maar een van de snelboten, de "Coastal Motor Boat CMB 33A", die een aanval uitvoerde om een schijnwerper op het Oosterstaketsel uit te schakelen, bevond zich dicht bij de kust tussen Oostende en Bredene en kwam volop in het zicht van de Duitse batterij Eylau, die onmiddellijk het vuur opende. De snelboot werd getroffen en de bemanning verdronk.



Aangespoelde CMB 33A

Later spoelde de snelboot aan op het strand en vonden de Duitsers kaartenmateriaal aan boord, waardoor ze op hun hoede waren en o.a. de boei die het uiteinde van de stroombank markeerde zo'n twee km meer naar het oosten verplaatsten. Misschien gaf het kaartenmateriaal alleen inlichtingen over de operatie Oostende vermits verschillende bronnen spreken over de grote verrassing bij de Duitsers te Zeebrugge.

De weersverwachtingen voor de nacht van 22-23 april 1918 voldeden aan de voor-

waarden en kort na de middag voer de vloot uit voor de raid die in Engeland bekend is als de "**St George's Day Raid**". Wegens hevige regen moest men echter afzien van luchtsteun.

De twee groepen stoomden op naar de Belgische kust en op \pm 15 mijl verwijderd van de bestemming, splitsten ze elk naar hun doel.

a. ZEEBRUGGE

Niet alleen het weer en de getijden maar ook de haveninrichting van Zeebrugge, zowel de infrastructuur als de Duitse verdediging, waren bepalend voor de uitvoering van de raid.

De haveningang was beschermd door de Leopold II-dam die een totale lengte had van $\pm 2480\text{m}$ en uit vier delen bestond: een pier van 240m , een spoorwegviaduct van 300m op metalen pijlers, de eigenlijke dam die een lengte had van 1.700m en een breedte van 75m , en een smal eindstuk van 240m en $4,5\text{m}$ breed.

Op de dam was een 6m hoge muur gebouwd die de golven moest tegenhouden. Achter de havendam gaf een uitgebaggerde vaargeul toegang tot de haven.

Belangrijk was natuurlijk het verschil van $\pm 4,5\text{m}$ tussen hoog en laag water.

Bij laag tij zou de muur te hoog zijn en bij wegtrekkende of opkomende vloed zou het moeilijk zijn om de schepen die de manschappen op de muur moesten afzetten, tegen de dam te houden: het moest dus gebeuren bij hoog tij, bij stilstand van de vloed.

De Duitsers verdedigden de haven met een aantal batterijen waarvan het kaliber van de kanonnen varieerde van 200 tot 381mm .

Op het eindstuk van de dam stond een batterij met 6 kanonnen van 150mm .

Op de dam bevonden zich verschillende gebouwen waaronder een kazerne voor ± 1.000 man en een basis voor watervliegtuigen.

Loopgrachten, prikkeldraad, lichte kanonnen en mitrailleurs op de dam, de stranden en de duinen beschermden de kust en de haven tegen een landing.

Tussen de dam en de vaargeul versperden een aantal verankerde binnenschepen de haventoeegang en de vaargeul zelf kon afgesloten worden met beweegbare netten.

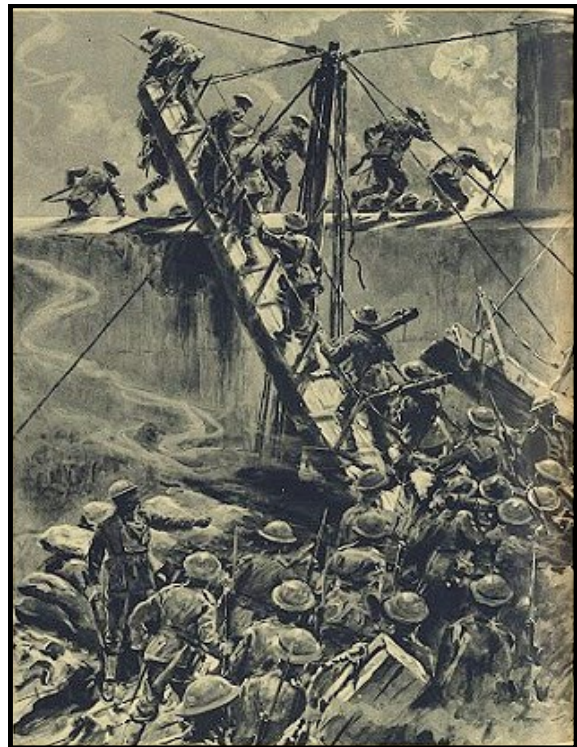
In de donkere nacht, met de Daffodil en de Iris op sleeptouw stoomde de Vindictive richting Zeebrugge.

Voorbereidende beschietingen waren begonnen omstreeks half twaalf en een door motorboten aangelegd rookgordijn onttrok de vloot aan het zicht vanaf de kust.

Op ± 15 mijl van het doel werden de Daffodil en de Iris losgegooid en moesten nu op eigen kracht verder. De Vindictive stoomde door naar de dam. Alle andere schepen verspreidden zich om hun voorzie-nepositie in te nemen.

Toen tegen middernacht de Vindictive met in haar zog de Iris en Daffodil, bijna de havendam bereikt had, blies de wind het rookgordijn weg en kwamen de schepen vol in het zicht van de Duitse verdediging. Toen brak de hel los en werden de schepen onder vuur genomen door de kanonnen en mitrailleurs die op de dam en rond de haven opgesteld stonden.

Commander Carpenter slaagde erin om de reeds zwaar beschadigde Vindictive zijdelings tegen de dam te leggen maar het schip bewoog zo geweldig dat hij de hulp moest inroepen van de Daffodil om haar tegen de dam te duwen en te houden.



Bestorming van de dam via loopbruggen

Van de zestien klaargemaakte loopbruggen om van het schip op de muur te geraken bleven er maar twee bruikbare meer over. Verschillende manschappen die via ladders op de muur klauterden om de loopbruggen vast te maken werden door mitrailleurvuur weggehaaid. Toen dat uiteindelijk gelukt was, stormden de detachementen mariniers en infanteristen naar voor waarbij bijna onmiddellijk hun aanvoerders: Colonel Elliot en Captain Halahan sneuvelden. Tijdens de hardnekkige, soms lijf om lijf

gevechten op de dam, werden verschillende kanonnen en mitrailleurstenen buitengevecht gesteld maar veel mariniers sneuvelden door het moordend vuur van de mitrailleur op de dam. De bemanning van de gevaarlijke batterij op de kop van de dam werd weggejaagd.

Manschappen van de infanteriedetachementen op de Daffodil, klauterden aan boord van de Vindictive om hun kameraden te gaan helpen op de dam.



Illustratie, op de aankondiging van de vermelde conferentie, met de Vindictive tegen de dam geduwd door de Daffodil terwijl mariniers de muur bestormen.

De IRIS kon zich voorbij de Vindictive tegen de dam plaatsen maar slaagde er niet in om haar infanteriedetachement af te zetten. De duikboot C3, geladen met vijf ton springstof kon tot bij het spoorwegviaduct geraken en daar tot ontploffing gebracht

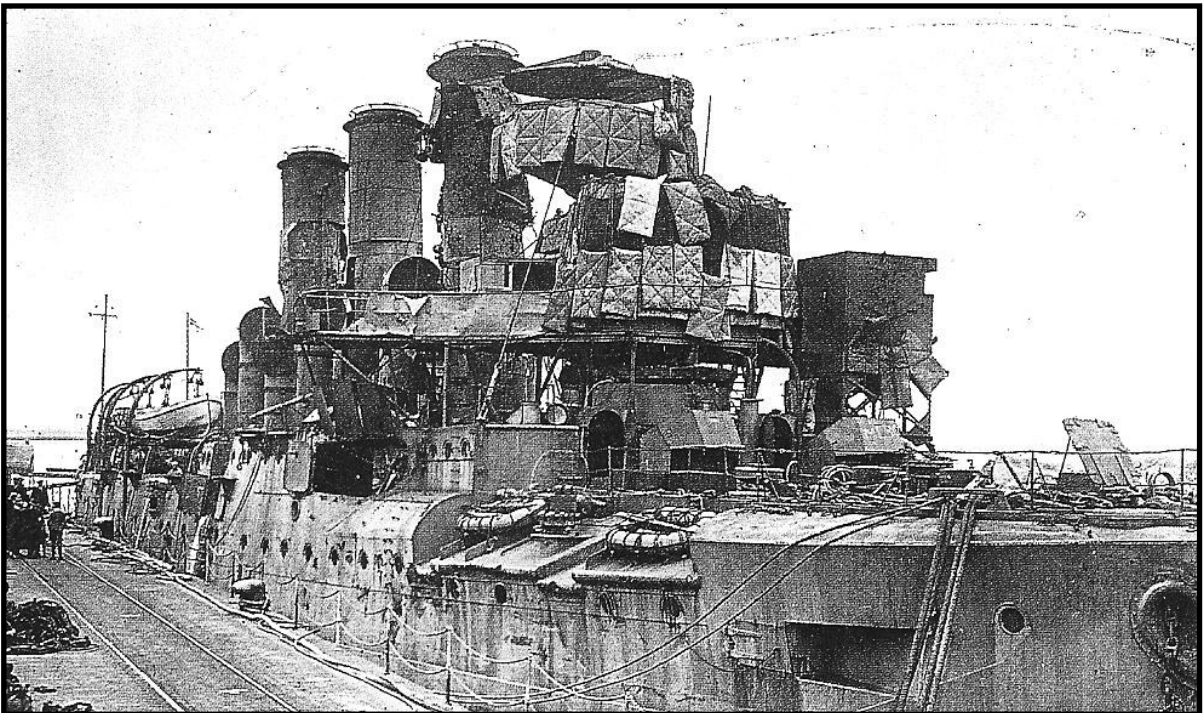
worden. De zes koppige bemanning kon in een reddingsboot ontsnappen. De aftandse duikboot C1 had onderweg motorpech en kon Zeebrugge niet bereiken. Bij de terugtocht werd ze op sleeptouw genomen.



De duikboten C1 en C3 worden volgestouwd met springstoffen



Vernielde viaduct door de ontploffing van de onderzeeër C3.



De zwaar gehavende Vindictive na de raid op Zeebrugge

De drie blokkadeschepen voeren rond de dam de vaargeul binnen. De Thetis als eerste schip, werd zwaar onder vuur genomen en geraakte verstrikt in het afsluitnet dat zij meesleurde. Ze liep daardoor voortijdig vast en werd dan maar op die plaats tot zinken gebracht maar ze had wel de vaargeul vrij gemaakt voor de twee achter komende schepen.

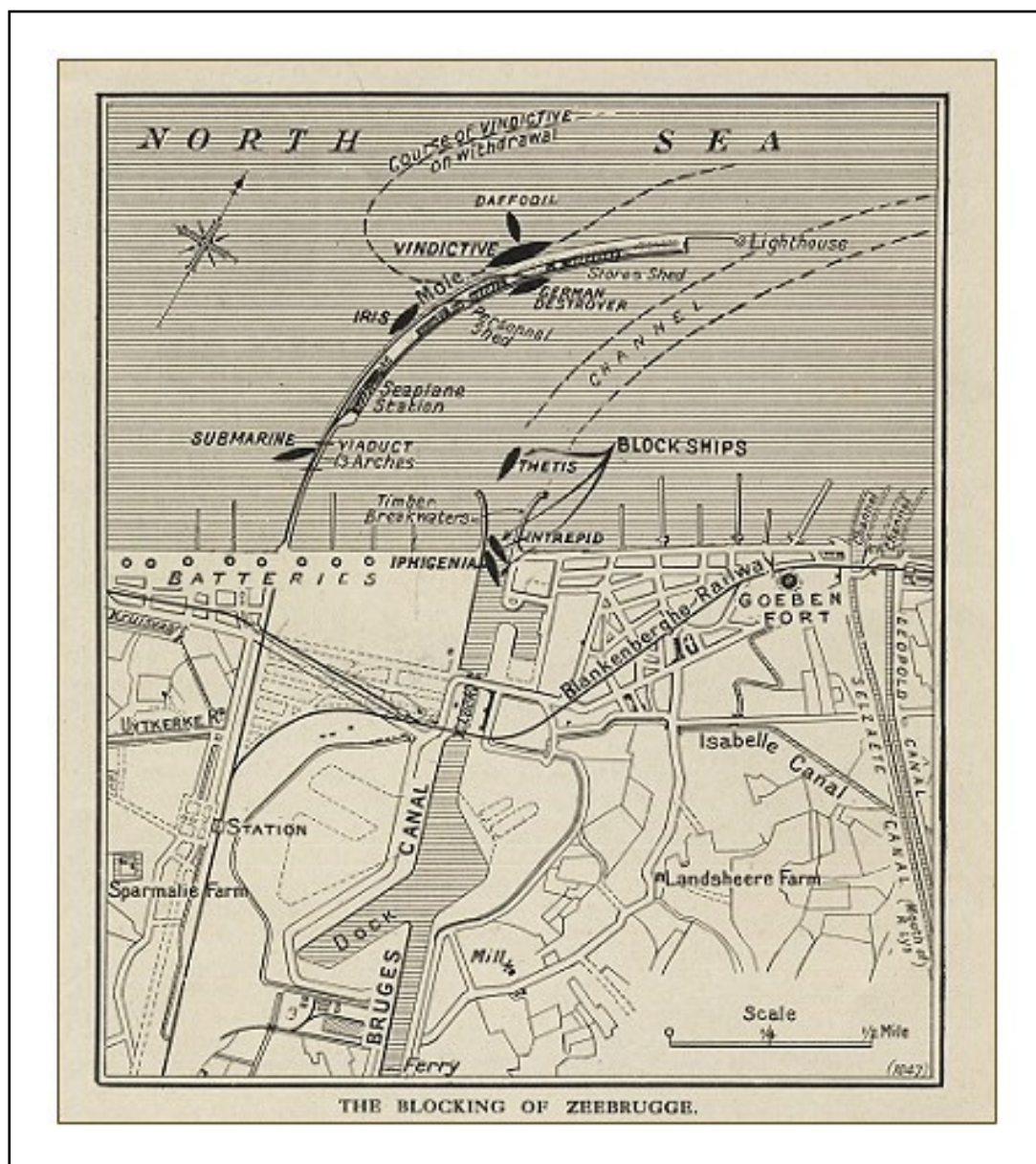
Onder hevig Duits vuur konden de bemanningen van de gezonken schepen in snelle motorboten ontsnappen.

Om tien vóór één gaf de Daffodil met haar

sirene het sein aan de detachementen op de dam om het gevecht af te breken en met de gesneuvelde en gewonde kameraden op de wachtende schepen te klauteren.

Onder dekking van een rookgordijn en het vuur vanaf de monitors stoomde de zwaar gehavende vloot dan op volle kracht richting Engeland en kwam rond de middag in Dover aan.

De verliezen bij de Britten liepen op tot 200 man. (wordt vervolgd)



VERWIJZINGEN

(1) DOVER PATROL

Was een grote eenheid van de Navy gestationeerd te Dover en Duinkerke, bestaande uit kruisers, destroyers, monitors, bewapende trawlers en jachten, kustmotorboten, mijnenvegers, onderzeeërs, luchtschepen en vliegtuigen.

Deze eenheid onder bevel van Admiral Bacon en nadien Vice-Admiral Keyes, moest de Britse scheepvaart in de Noordzee beschermen en de Duitse schepen dwingen om hun route naar het Zuiden om te leggen rond Schotland

(2) FLOTTILLE FLANDERN

Het jaar 1915 was een vruchtbaar jaar voor de flottieljes.

In Brunsbüttelkoog en Wilhelmshaven werd een flottielje opgericht. Emden kon zich verheugen op twee flottieljes.

Een vijfde flottielje werd op 29 maart in Bremerhaven opgericht. .

Gelijk met de vijfde flottielje ontstond de "Flandern-Flottille" in Brugge.

Deze werd uitgerust met duikboten van het UB-TYPE.

In februari 1915 liep een kleiner type duikboot van stapel. In Kiel zag de UB1 het licht. Het meest opmerkelijke van dit kleine broertje was zijn duiksnelheid van 22 seconden. Het had daarentegen wel een zwakkere bewapening. In augustus 1914 had men al plannen voor dit type onderzeeboot, maar vanwege zijn kleine operatiegebied werd de „militärischen Wert" van dit type nog niet gezien. Daar kwam verandering in.

“Op 16 oktober 1914 vielen de Belgische kustplaatsen Oostende en Zeebrugge in Duitse handen. En met deze verovering werd de UB-Bootype op zijn waarde geschat. Op 9 november 1914 legde de U12 aan in Zeebrugge. De U12 had al enige problemen ervaren langs de Britse kust en had last van ‘Grundberührung’.

Operaties vanuit Zeebrugge vereisten dus een kleiner type duikboot. Het UB-type had de juiste snelheid, een geringe omvang en had bovendien een waardevolle eigenschap, namelijk zijn „treintransportvriendelijkheid". De UB-boten bestonden uit drie segmenten die over het spoor naar Antwerpen vervoerd konden worden en aldaar in elkaar konden worden gezet. Van daaruit ging het over het water verder naar andere bases.”

De UB-boten hadden een zwart/wit/rode boegbeschildering met een vriendelijk lachende guppy-kop als “Handelskriegsmarke”.

Nadat men in de Duitse Admiraliteit beslist had om een “U-Flottille Flandern” op te richten op 29 maart 1915, die zou opereren vanuit de door de Duitsers bezette havens van Zeebrugge, Oostende en Brugge, werd bijna exact een maand later, op 28 april ook beslist tot de oprichting van het “Torpedobootsflottille Flandern” onder de leiding van Lt.z.S. Schoenmann.

Donderdag 3 september daguitstap “ Delacenserie in Antwerpen”

Programma:

09u05 vertrek station Oostende – 09u20 vertrek station Brugge

11u00 afspraak met de gidsen en Joodse wandeling. Bezoek aan de synagoge

13u00 lunch in de Joodse wijk

15u00 uitgebreid bezoek met gidsen aan het Antwerpse station

17u00 nog wat vrije tijd

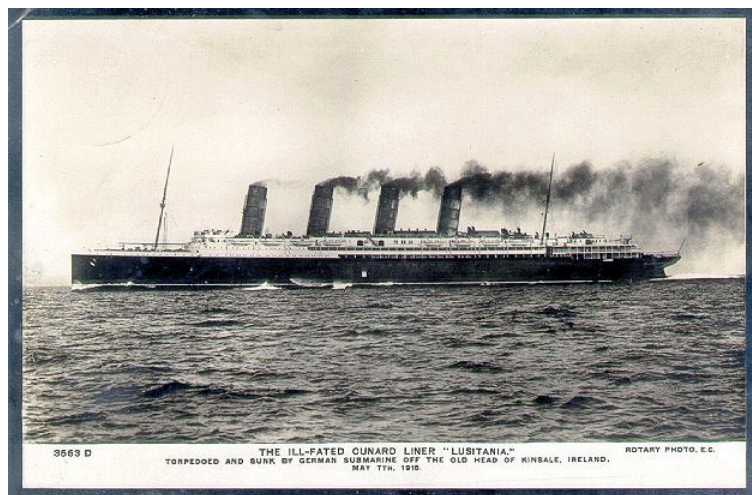
18u21 vertrek met de trein.

Prijkaartje: 35 euro per persoon (lunch, drank, gidsen en toegangen)

Treinkaart niet inbegrepen.

Inschrijven (verplicht) vanaf 4 augustus tot 18 uiterlijk augustus bij Johan Lowijck (050/ 381 764 of email johan.lowijck@skynet.be)

(3) LUSITANIA



Groot-Brittannië besliste in 1902 tot de bouw van het passagiersschip Lusitania. Het schip moest een snelheid van 24,5 knopen kunnen behalen en geschikt zijn voor het gebruik van kanonnen. Een deel van de toekomstige bemanning zou bestaan uit reserveofficieren van de Britse marine. De reder kreeg op 19 februari 1913 opdracht de Lusitania binnen te halen en wijzigingen aan te brengen die haar meer geschikt zouden maken als hulpkruiser: zes van haar ketels werden buiten gebruik gesteld en een deel van de stuuraccommodatie werd verwijderd om haar laadruim te vergroten.

In september 1914 vernam de rederij dat de Lusitania voor het vervoer moest zorgen van 'admiraliteitsgoederen' tussen Groot-Brittannië en de Verenigde Staten, dus voor het vervoer van wapens, munitie en legergoederen.

De zogenaamde 'ingeschränkte U-Bootskrieg' kreeg een voorlopige climax met de torpedering van de 'Lusitania' op 7 mei 1915 door de U20.

Een week eerder was de U20 vanuit Emden uitgevaren met het bevel Engelse troepentransporten vanuit Liverpool te ondervangen. Op 7 mei en met slechts twee torpedo's voer kapitein Walter Schwieger weer huiswaarts. Hij had te kampen met dichte mist en ruwe zee. In dit weer ontkwam een grote pantserkruiser.

Om 14:20 uur ontdekte Schwieger iets voor de Ierse Zuidkust, iets wat leek op meerdere schepen getuige de 'vier schoorstenen en de vele masten'. Het bleek echter één schip te zijn. Om 15:10 uur werd op 700 meter afstand een boegtorpedo afgevuurd. De torpedo trof het betreffende schip aan stuurboord achter de brug. Schwieger beschrijft wat er

daarna gebeurde als volgt: "ongewoon sterke detonatie, gevolgd door enorm grote rookwolken (...) er volgt een tweede explosie, alsof munitie de lucht ingaat."

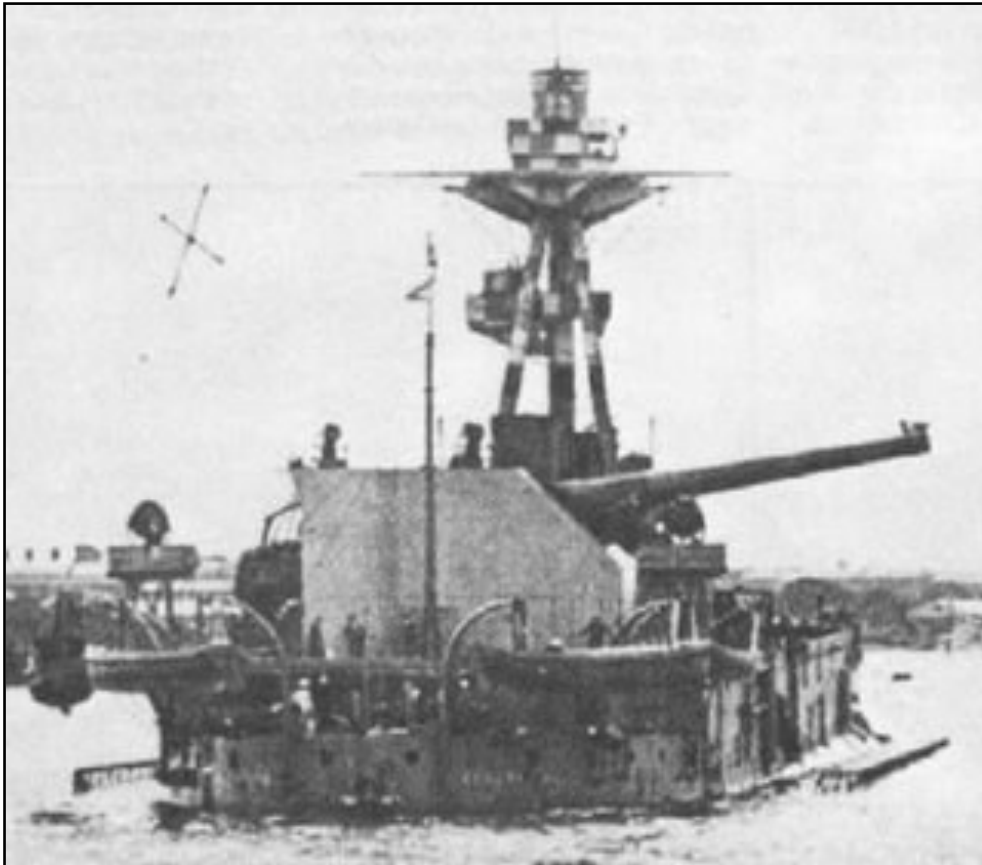
Bijna tweehonderd van de opvarenden kwamen om het leven, waaronder 128 Amerikaanse staatsburgers.

De VS en G-B reageerden verbolgen op het feit dat de Duitsers een passagiersschip hadden aangevallen. Vooral de Amerikaanse pers haalde zwaar uit naar Duitsland dat reageerde in een nota aan de Amerikaanse regering met de vermelding op de hoogte te zijn van de vervoerde wapens en munitie en dat de torpedering dus gerechtvaardigd was. Duitsland weigerde de verantwoordelijkheid op zich te nemen, maar wilde wel schadevergoedingen betalen, waarschijnlijk om zo te vermijden dat de VS zich volop in de oorlog zouden mengen.

Op 22 november 1915 weigerde Amerika de schadevergoeding van 1000 dollar voor iedere omgekomen VS-passagier en stelde de zaak uit tot na de presidentsverkiezingen van 1916.

Na zijn herverkiezing verklaarde president Wilson in 1917 de oorlog aan Duitsland dat dan overging tot de onbepaalde U-bootoorlog.

In september 2008 werd definitief aangetoond dat de Lusitania munitie vervoerde toen een expeditie onder leiding van de Ierse duiker Eoin McGarry een grote hoeveelheid munitie aantroef in het wrak.



De General Wolfe

(4) MONITOR

De naam monitor is afkomstig van een Amerikaans schip: de USS Monitor, dat als voorbeeld gebruikt werd door de Britten.

Een monitor was in feite meer een varend platform dan een schip, met daarop een overmaats kanon in een gepantserde draaibare toren.

De Dover Patrol had monitors zoals de General Wolfe met een kanon van 18 inch (= 455 mm !) dat gemakkelijk 30 km (+) kon vuren en vooral gebruikt werd om landdoelen vanuit zee te beschieten.

BRONNEN

Veldslagen in de Lage Landen – Luc Devos
Oostende 14 -18 , deel 2 – F. Gevaert en F. Hubrechtsen
Zeebrugge en Oostende 1918 – James W. Stock
Memoirs & Diaries: The Zeebrugge Affair – Captain Alfred Carpenter
Memoirs & Diaries: Zeebrugge – W. Wainwright
Primary Documents: British Admiralty Statement on the Ostend Raid, 11 May 1918 – First World War.com
Forum Eerste Wereldoorlog – www.forumeerstewereldoorlog.be
Eagle Speak – www.eagle.speak.us